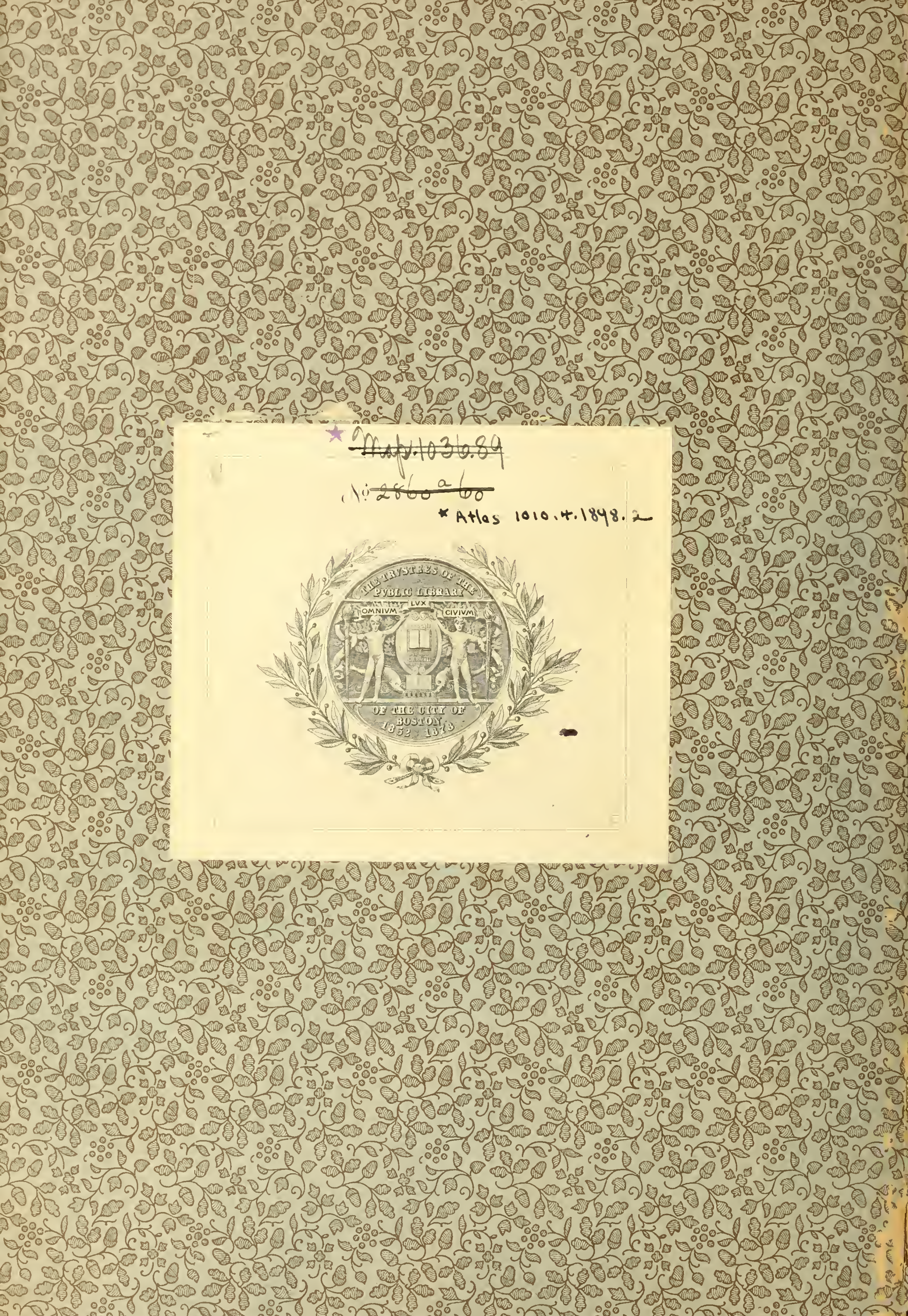
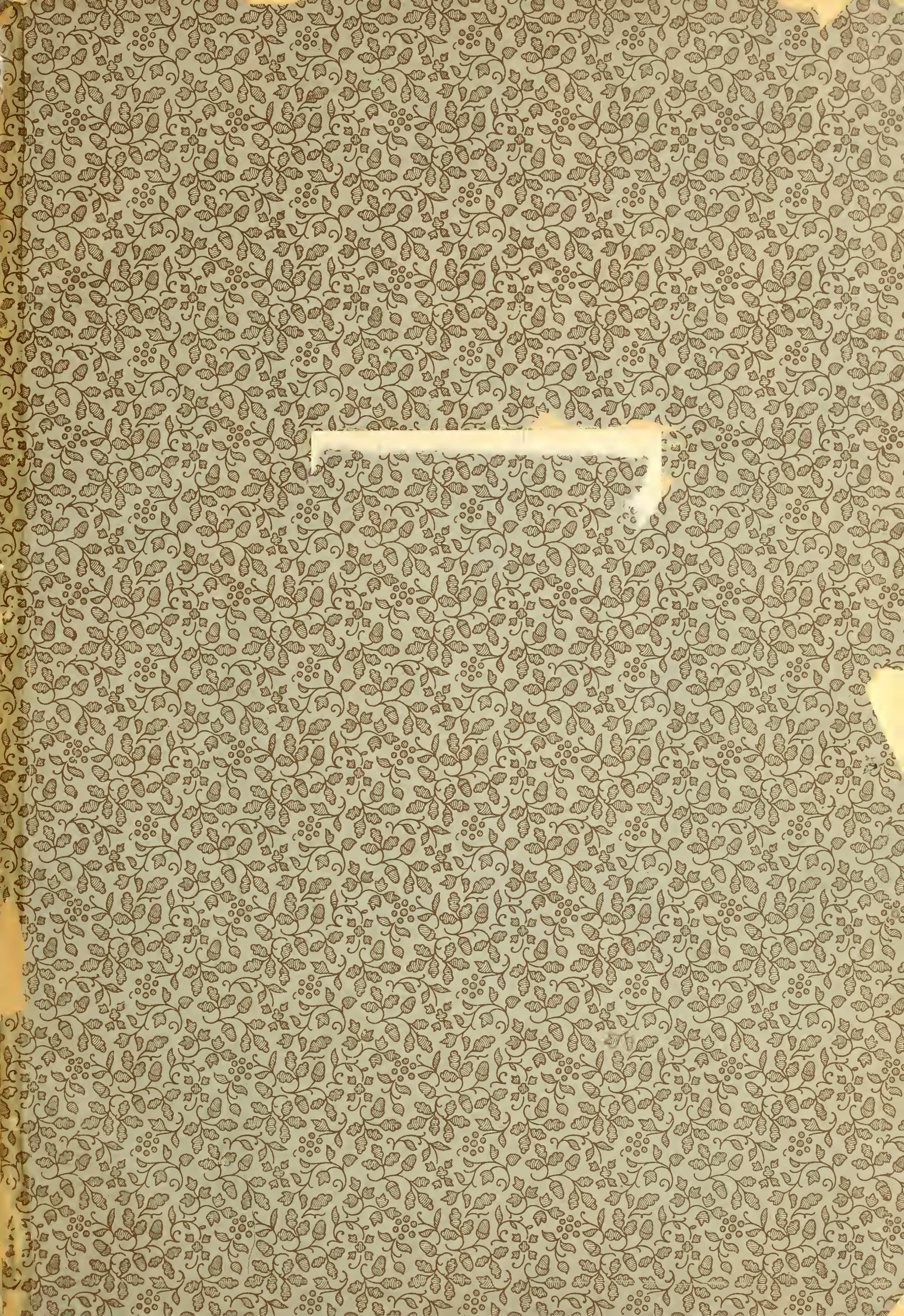
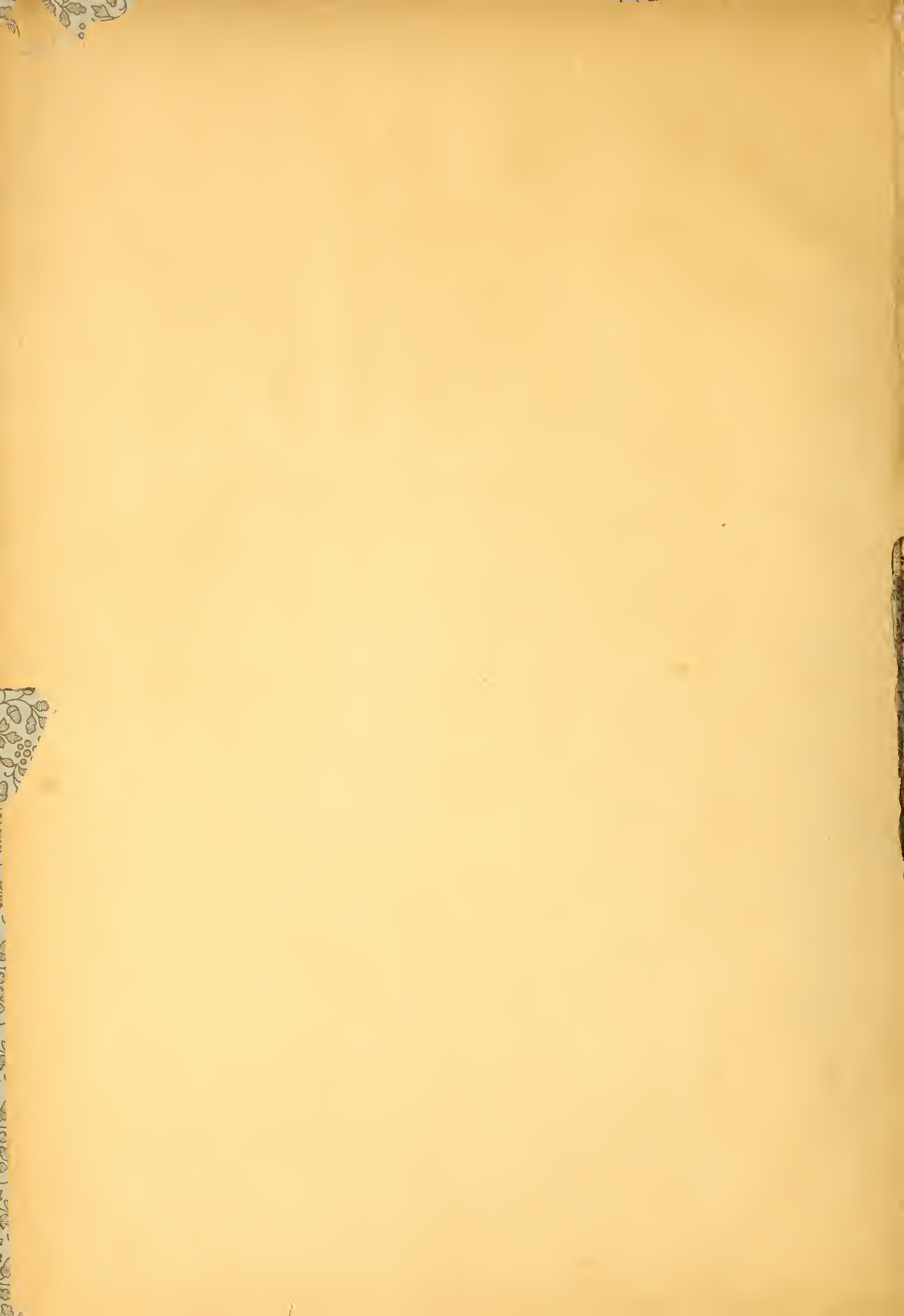

THE TRVSTEES OF THE
PVBLIC LIBRARY
OMNIVM LVX CIVIVM
OF THE CITY OF
BOSTON
1852 1878





Justus Perthes' Deutscher Marine-Atlas.

Bearbeitet von

Paul Langhans.

Mit Begleitworten von Kapitänleutnant a. D. Bruno Weyer.

Zweite, vermehrte und verbesserte Auflage.

Inhalt:

Begleitworte.

Nr. 1. **Die deutsche Kriegsmarine im Auslande.** Bezirke der heimischen und außerheimischen Stationen und ihre Besetzung; Kohlenstationen und Seeplätze mit vertragsmäßigen Kohlenlieferanten für die Kaiserl. Marine; Reisen deutscher Kriegsschiffe 1897; bisherige politische Thätigkeit der deutschen Kriegsmarine; deutsche subventionierte Reichspostdampferlinien; diplomatische Vertretungen des Deutschen Reiches; Kolonialländer europäischer Seestaaten und Weltverkehrslinien; Flaggen der Dampfschiffahrtsgesellschaften, deren Schnelldampfer im Kriegsfalle der Kaiserl. Marine als Hilfskreuzer dienen.

Nr. 2. **Die deutsche Seegrenze (westlicher Teil).** Küstenbefestigungen und Küstenbezirke; Brandschatzungen und Bombardements ausgesetzte deutsche Küstenplätze; Marinebehörden und Marineteile am Lande; Kaiser Wilhelm-Kanal; Helgoland (3 Nebenkarten); deutsche Handels- und Kriegsflaggen und Gösch, Kaiserstandarte, Lotsensignal und Hochseefischereistander.

Nr. 3. **Die deutsche Seegrenze (östlicher Teil).** Küstenbefestigungen und Küstenbezirke; Brandschatzungen und Bombardements ausgesetzte deutsche Küstenplätze; Marinebehörden und Marineteile am Lande; deutsche Reichskriegshäfen Wilhelmshaven und Kiel; die deutsche Flotte von der Norddeutschen Bundesmarine 1869 bis zur Kaiserl. deutschen Marine 1898 und nach dem Flottengesetz von 1898; Reichsdienstflaggen, Stander und Wimpel der Kriegsmarine, Admirals-Flaggen.

Nr. 4. **Die deutschen Schutzgebiete.** Togo; Kamerun; Südwest-Afrika; Ostafrika; Kaiser Wilhelm-Land, Bismarck-Archipel und Salomo-Inseln; Marshall-Inseln; Sitze der Kaiserlichen Gouverneure bzw. der Landeshauptleute; Standorte der Kaiserl. Schutz- und Polizeitruppen; Flagge des Gouverneurs von Deutsch-Ostafrika, 5 Flaggen deutscher, in den Schutzgebieten thätiger Gesellschaften und Reedereien.

Nr. 5. **Das Deutsche Reich in Ostasien.** Deutsche Dampferlinien und Konsulate; das deutsche Schutzgebiet und die deutsche Interessensphäre von Kiautschou; Flagge des Gouverneurs von Kiautschou, 7 Flaggen der deutschen, in den ostasiatischen Gewässern Schiffahrt treibenden Reedereien.

Gotha: Justus Perthes.

1898.

Begleitworte*).

Gliederung und Etatsstärke der Kaiserlichen Marine.

Chef der Marine: Seine Majestät der Kaiser.

Oberste Kommando-Behörde: Oberkommando der Marine. } Sitz in Berlin.
Oberste Verwaltungs-Behörde: Reichs-Marine-Amt. }

Oberkommando.

Dem Oberkommando unterstehen: die Marinestations-Kommandos (Kiel und Wilhelmshaven), die Marineinspektionen (Kiel und Wilhelmshaven), die Inspektion der Marineartillerie (Wilhelmshaven), des Torpedowesens (Kiel), die Schiffsjungenabteilung (Friedrichsort), die Inspektion der Marineinfanterie (Kiel), die Kommandanturen (Kiel, Friedrichsort, Wilhelmshaven, Geestemünde, Kuxhafen, Helgoland), die Direktion des Bildungswesens (Kiel), die Abwickelungsbureaus (Kiel, Wilhelmshaven), die Hafenkapitanate (Kiel, Wilhelmshaven), die Havariekommissionen (Kiel, Wilhelmshaven), die Reserve-Divisionen der Schiffe (Kiel, Wilhelmshaven), die Schiffskommandos.

Stations-Kommandos (s. Nr. 2 u. 3)

Die Marine-Station der Ostsee (Kiel) und die der Nordsee (Wilhelmshaven) umfassen die bezügl. beiden deutschen Küsten und die Gebiete der anliegenden „heimischen Gewässer", und zwar der Nordsee in folgender Abgrenzung: im W. Linie Dover—Calais und nördlich von Schottland der 3.° W. L., im N. der 60.°. Stationschef ist ein Viceadmiral, welchem folgende Marineteile unterstellt sind: 1) die Marine-Inspektionen (Inspekteur ein Konteradmiral, welcher befehligt: 1 Matrosendivision, 1 Werftdivision, die Wachtschiffe, die Maschinenschulschiffe, die Schiffe der Reserve-Divisionen); 2) Inspektion der Marineartillerie (Inspekteur ein Konteradmiral; unter ihm stehen: 4 Matrosenartillerie-Abteilungen, die Artillerie-Schulschiffe, das Minen-Schulschiff [Kiel], die Marine-Telegraphenschule [Lehe], die Artillerie- und Minen-Depots), von der Matrosen-Artillerie ist ständig ein „Detachement" in Kiautschou; 3) Inspektion des Torpedowesens (Inspekteur ein Konteradmiral, welcher befehligt: 2 Torpedo-Abteilungen [Kiel, Wilhelmshaven], das Torpedo-Schulschiff [Kiel], das Torpedo-Versuchskommando, die Torpedoboote, welche nicht zu einem Geschwader-Verband gehören, die Torpedo-Werkstatt); 4) Schiffsjungenabteilung (Kommandeur ein Stabsoffizier des Seeoffizierkorps); 5) Inspektion der Marineinfanterie (Inspekteur ein Oberst; I. Seebataillon [Kiel], II. Seebataillon [Wilhelmshaven], III. Seebataillon [Kiautschou]); 6) die Kommandanturen; 7) Inspektion des Bildungswesens (Inspekteur ein Konteradmiral; unter ihm: Marine-Akademie [Kiel], Marineschule [Kiel], Deckoffizierschule [Kiel, später Wilhelmshaven]); 8) Abwickelungsbureaus (unter einem Seeoffizier); 9) Hafen-Kapitanate (Hafenkapitän ein Stabsoffizier des Seeoffizierkorps); 10) Reserve-Divisionen. Unter Reserve-Divisionen versteht man eine Anzahl zusammengehöriger Schiffe, welche verwendungsbereit sind, von denen jedoch nur ein Teil im Dienst sich befindet.

Reichs-Marine-Amt.

Unter dem Reichs-Marine-Amt stehen: die Werften, Schiffs-Prüfungskommission, Artillerie-Prüfungskommission, Stations-Intendanturen, Bekleidungsämter, Verpflegungsämter, Artilleriedepots, Torpedo- und Minendepots, Stationskassen, Vermessungsdirigenten, Rechnungsämter der Marineteile am Lande, Verwaltung der Bildungsanstalten, Garnisonverwaltungen, Lazarethe, die Seewarte [Hamburg], 6 Küstenbezirksämter; und vom Militärpersonal: die Zeug-, Feuerwerks- und Torpedo-Offiziere, Torpedo-Ingenieure und Zahlmeister.

Etatsstärke 1898/99 gegen [1897/98].

Offiziere, Marine-Ärzte und -Zahlmeister 1293 [1223]; Seeoffizier-Aspiranten 267 [237]; Deckoffiziere, Unteroffiziere, Gemeine, Schiffsjungen 23248 [21930]; Gesamtzahl 24808 [23390]; Unteroffiziere und Mannschaften verteilen sich so: 2 Matrosen-Divisionen zu je 2 Abteilungen 10633 [9957]; 2 Werft-Divisionen zu je 5 Kompanien 5886 [5371]; 2 Torpedo-Abteilungen 2542 [2432]: 4 Matrosenartillerie-Abteilungen 2198 [2198]; Marine-Infanterie zu 2 Seebataillonen 1199 [1199]; Artillerie-Verwaltung, Torpedo-, Minen-, Vermessungs- und Bekleidungswesen 456 [440]: Sanitätspersonal 194 [183]; Zahlmeister-Applikanten und Aspiranten 140 [150].

---

*) Die statistischen Angaben sind großenteils den beiden kürzlich vom Reichs-Marine-Amt herausgegebenen vortrefflichen Werken „Die Seeinteressen des Deutschen Reichs" und „Die Ausgaben für Flotte und Landheer" entnommen.

Deutsche Seegrenze und heimische Gewässer.

Küstenbefestigungen (s. Nr. 2 u. 3).

Die deutsche Seegrenze ist an folgenden Punkten mit Befestigungen versehen: vor dem Eingang zum Reichskriegshafen Kiel, vor dem Reichskriegshafen Wilhelmshaven, unterhalb Bremerhaven an der Weser, bei Kuxhaven an der Unterelbe, auf Helgoland. Die vorstehenden Festungswerke stehen unter Verwaltung der Marine und werden besetzt durch Matrosenartillerie-Abteilungen; Garnisonorte: für die I. Abteil. Friedrichsort, für die II. Abteil. Wilhelmshaven, für die III. Abteil. Lehe und Helgoland, für die IV. Abteil. Kuxhaven. Von der Armee abhängig sind ferner die Küstenwerke bei Memel, Pillau, Neufahrwasser und Swinemünde.

Gefährdete Küstenplätze (s. Nr. 2 u. 3).

Die für schwere feindliche Schiffsgeschütze erreichbaren, daher Bombardements und Brandschatzungen ausgesetzten größeren und wichtigeren Orte längs der deutschen Küste siehe auf Nr. 2 u. 3. Außerdem sind natürlich zahlreiche kleinere Plätze, die in dem Küstenstrich zwischen den gekennzeichneten Orten und der See liegen, den gleichen Fährnissen preisgegeben.

Kaiserl. Werften.

Kaiserliche Werften für Kriegsschiffe bestehen je eine in Kiel, Wilhelmshaven und Danzig; letztere wesentlich kleiner als die beiden erstgenannten, welche für Bau und Reparatur der größten Schiffe bestimmt sind.

Privat-Werften.

An der Unterweser giebt es 8 größere Werften, in Hamburg 7, in Danzig 4, in Stettin 3, in Flensburg und Emden je 1. Für größere Kriegsschiffsbauten geeignete Privatwerften hat das Deutsche Reich folgende: A.-G. „Vulkan" zu Bredow bei Stettin, „Germania"-Werft (Krupp) in Gaarden bei Kiel, die Schichausche Werft in Danzig und Elbing, Blohm & Voß und die Reiherstieg-Werft in Hamburg, die A.-G. „Weser" in Bremen. Wesentlich vermehrt ist auch die Anzahl der Docks. Während noch vor wenigen Jahren die größten Seehandelsschiffe gezwungen waren, zum Docken nach England zu gehen, ist dies durch die Beschaffung eines Trockendocks in Hamburg von 17500 Tonnen Hebekraft unnötig gemacht; in Bremerhaven ist ferner ein Trockendock im Bau, welches Schiffe von 20000 Registertonnen aufzunehmen im stande ist.

Hafenanlagen.

Die staatlichen Hafenanlagen in Hamburg werden bewertet auf 300 Mill. Mark, diejenigen Bremens, Bremerhavens und Vegesacks auf 114 Mill. Geestemünde taxiert seine Anlagen auf 16 Mill., Danzig auf $8\frac{1}{4}$ Mill., Stettin auf 29 Mill. Mark. Altona verausgabte in den letzten Jahren für Hafenbauten 9 Mill. Mark.

Die deutschen staatlichen und städtischen Hafen- und Schiffahrts-Anlagen werden insgesamt auf $^3/_4$ Milliarde zu schätzen sein.

Kaiser Wilhelm-Kanal (s. Nr. 2).

Der am 21. Juni 1895 durch Kaiser Wilhelm II. eröffnete Kanal führt von Brunsbüttel an der Unterelbe bis Holtenau bei Kiel (Länge: 53 Seemeilen = 98 km, Tiefgang bei mittlerem Wasserstand 8,5 m, Breite des Wasserspiegels an den schmalsten Stellen [Geländeeinschnitten] 55 m, Sohlenbreite mindestens 22 m). 7 Ausweichestellen gestatten das Vorbeifahren der größten Schiffe. Die Kanalmündungen werden durch je 2 Schleusen geschlossen. Auf hydraulisch betriebenen Drehbrücken überschreiten den Kanal 2 Eisenbahnen, auf festen Brücken je 2 Eisenbahnen und Straßen. Die Betriebsleitung liegt in Händen des Kaiserl. Kanalamtes in Kiel. Die vorzügliche Brauchbarkeit des Kanals ist am besten durch das glatte und schnelle Passieren seitens der gesamten deutschen Manöverflotte bewiesen worden. Die Gesamtkosten betrugen rund 156 Mill. Mark. An der Eröffnungsfeier beteiligten sich sämtliche europäischen Seestaaten und Nordamerika mit 93 Kriegsschiffen und Torpedobooten. Bei Holtenau und Brunsbüttel sind große Kohlenlager für die Kaiserl. Marine errichtet, zur Sicherung des Kanaleinganges bei Brunsbüttel mehrere Küstenbatterien angelegt. Im Etatsjahr 1897/98 befuhren den Kanal 23108 Schiffe von 2469793 Tonnen. Davon waren 20307 deutsche Schiffe mit 69.3 % des Raumgehaltes, außerdem 327 Schiffe und Fahrzeuge der Kaiserl. Marine.

Deutsche Hochsee-Fischerei.

Anfang der 70er Jahre wurde Hochseefischerei nur von Blankenese und Finkenwärder mit zusammen 139 kleinen Segelfahrzeugen, sogen. „Ewern", und 437 Mann Besatzung betrieben, die je nach der Güte der Jahre 100000 bis 200000 Mark Ertrag einbrachten.

Dagegen:	Zahl der Fahrzeuge		Brutto-Raumgehalt		Zahl der Besatzung	
	im Ganzen	davon Dampfer	der Segler	der Dampfer	im Ganzen	der Dampfer
1887	402	2	32858	670	1429	23
1897	546	103	86526	41675	5271	1044

Mithin hat sich die Leistungsfähigkeit unserer Fischereiflotte in 10 Jahren verfünffacht. Neben der Hochseefischerei hat sich die Heringsfischerei stark gehoben. Die seit einem Jahrzehnt in Hamburg, Altona und Geestemünde eingerichteten Fischauktionen liefern jährlich mehr anschwellende Ergebnisse, wie folgende Zusammenstellung zeigt, in der die Erträge aufgeführt sind:

	Hamburg	Altona	Geestemünde
1887	396348 Mark	33068 Mark	193782 Mark (1888)
1890	494921 „	375964 „	903963 „
1893	590203 „	1063740 „	2076174 „
1896	759677 „	1478837 „	2749344. „

Der Ertrag unserer gesamten Hochseefischerei beziffert sich auf rund 20 Mill. Mark; trotzdem bezieht Deutschland noch $^3/_4$ seines Verbrauches an Seefischen, Austern, Hummern, Thran und Walfischbarten aus dem Ausland, nämlich für fast 70 Mill. Mark. (Stander der den Schutz der Fischerei in der Nordsee ausübenden Kreuzer während ihres Dienstes auf den Fischereigründen siehe auf Nr. 2.)

Die Kaiserliche Marine im Auslande.

Bisherige politische Thätigkeit der Kaiserl. Marine (Nr. 1).

1872. „Vineta" und „Gazelle" unter Kpt. Batsch erzwingen nach Wegnahme zweier Kreuzer vor Port au Prince von der Haitischen Regierung die einem Deutschen schuldige Summe von 60000 Mark.

1873—74. „Friedrich Karl", „Elisabeth", „Meteor", „Delphin", „Albatros" und „Nautilus", unter Kommodore Reinh. Werner zwingen unter Wahrnehmung der deutschen Interessen während des Bürgerkrieges in Spanien die aufständischen Kriegsschiffe „Vitoria", „Almansa" und „Vigilante" zur Übergabe und die Regierung unter Androhung des Bombardements von Cartagena zur Zahlung einer Entschädigungssumme.

1876. „Vineta", „Hertha", „Ariadne", „Luise", „Nautilus" und „Cylop" unter Kpt. z. S. Graf v. Monts bilden in Ostasien den sehr wirksamen Rückhalt für den deutschen Gesandten v. Brandt, seine diplomatischen Forderungen, hauptsächlich gegen das Seeräuberei-Unwesen gerichtet, beim Tsung-li-Namen durchzusetzen.

1876. „Kaiser", „Deutschland", „Friedrich Karl", „Kronprinz", „Medusa" und „Pommerania" unter Konteradmiral Batsch bedrohen Saloniki mit Beschießung wegen Ermordung des deutschen Konsuls, worauf die Hohe Pforte Entschädigung und Genugthuung giebt.

1877. „Vineta" erzwingt vor Santos (Brasilien) unter Androhung bewaffneter Landung die Freilassung von Polizei und Pöbel vergewaltigter Deutscher.

1878. Kpt. z. S. v. Wickede erscheint mit „Leipzig", „Elisabeth" und „Ariadne" vor dem Hafen von Corinto (Nikaragua), „Medusa" an der Ostküste der Republik, um die einem Deutschen schuldige Summe von 30000 Doll. von der Regierung einzutreiben. Auf das Ultimatum v. Wickedes erfolgt Bezahlung, Bestrafung eines schuldigen Beamten und Ehrensalut für die deutsche Flagge.

1879. Während des chilenisch-peruanischen Krieges schützen „Hansa" und „Freya" unter Kpt. z. S. Heusner unsere Interessen, befreien den beschlagnahmten deutschen Dampfer „Luxor", landen wiederholt bewaffnete Abteilungen und retten Callao vor Bombardement.

1880. „Viktoria" nimmt an der Flotten-Demonstration gegen die Türkei teil.

1881. „Viktoria" züchtigt nach einem Landungsgefecht Eingeborene an der liberianischen Küste, verbrennt den Ort Nanakru und treibt von der Negerrepublik Entschädigung ein wegen Plünderung des deutschen Dampfers „Carlos" und Mißhandlung seiner Besatzung.

1882. „Stosch", „Elisabeth" und „Iltis" schiffen in Amoy (China) bewaffnete Abteilungen aus und holen gewaltsam die einem Deutschen von der chinesischen Zollbehörde ungerechtfertigter Weise beschlagnahmten Gegenstände aus dem Zollhaus aufs deutsche Konsulat.

1884. „Möwe" heißt die Flagge in Togo und Kamerun, „Leipzig", „Elisabeth" und „Wolf" in Südwest-Afrika, „Elisabeth" und „Hyäne" in Kaiser Wilhelms-Land und im Bismarck-Archipel.

1884. Erstürmung von Kamerun durch Landungskorps der „Bismarck", „Gneisenau", „Olga" und „Ariadne" unter Admiral Knorr.

1885. Flotten-Demonstration vor Sansibar mit „Bismarck", „Prinz Adalbert", „Stosch", „Elisabeth", „Gneisenau", „Möwe" und den Transportdampfern „Adler" und „Ehrenfels" unter Admiral Knorr; der Sultan willigt infolgedessen in die Abtretung des ostafrikanischen Küstengebietes (s. Nr. 4).

1885. „Nautilus" heißt die Flagge auf den Marshall-Inseln.

1886. Gefecht des „Albatros" mit Eingeborenen im Bismarck-Archipel (s. Nr. 4).

1886. „Adler" heißt die Flagge auf den Salomo-Inseln und unternimmt Strafzüge gegen die Orte Kapsu und Kabakadar (Neu-Mecklenburg) wegen Ermordung von Weißen.

1887. Geschwader „Bismarck", „Carola", „Olga", „Sophie" und „Adler" in Apia schickt bewaffnete Wachen an Land zum Schutz der deutschen Interessen; „Adler" bringt Häuptling Malietoa nach Kamerun in Verbannung.

1887. Züchtigung der Dualla in Kamerun durch eine Bootsexpedition des „Habicht" wegen Plünderung eines Händlers.

1888. Gefecht der Landungsabteilungen von „Olga" und „Eber" gegen aufsässische Samoaner (Verlust: 2 Offiziere und 14 Mann, sowie 37 Verwundete).

1888 (Herbst bis **1889** Herbst). Blockirung der Küste Deutsch-Ostafrikas durch das Geschwader „Leipzig", „Sophie", „Carola", „Schwalbe", „Möwe" und „Pfeil" des Admirals Deinhard zur Unterdrückung des Sklavenhandels und Araber-Aufstandes. Wichtige Ereignisse: 1888 (22. IX.) Erstürmung von Bagamojo durch „Leipzig"-Abteilungen; 1889 (23. I.) Vertreibung der Araber aus Dar-es-Salaam durch „Sophie"-Mannschaften (Kpt.-Ltnt. Landfermann †); 1889 (27. III.) Landungskorps der „Leipzig", „Carola" und „Schwalbe" unter Kpt. Hirschberg stürmen Kondutschi; 1889 (8. V.) dieselben im Verein mit der Wißmann-Truppe nehmen Buschiris Lager bei Bagamojo im Sturm (Verlust: 1 Offizier und 1 Matrose, mehrere Verwundete); 1889 (6. VI.) Beschießung und Einnahme von Saadani; 1889 (8. VII.) Kpt. Plüddemann mit dem Geschwader-Landungskorps nimmt Pangani; 1889 (10. VII.) Besetzung

von Tanga; 1889 (8. XI.) Abteilungen von „Schwalbe" und „Sperber" im Verein mit der Wißmann-Truppe nehmen Saadani abermals; 1890 (Mai) „Carola" und „Schwalbe" verhelfen zur Besetzung von Kiloa, Lindi und Mikindani (s. Nr. 4).

1889. Bestrafung der räuberischen Bomboko im Kamerun-Gebirge durch eine Landungsabteilung der „Hyäne" (1 Matrose fällt, 2 Offiziere und mehrere schwarze Träger verwundet).

1891. In Valparaiso werden 300 Matrosen der „Leipzig", „Sophie" und „Alexandrine" ausgeschifft zum Schutz der Deutschen während der Plünderung der Stadt im Bürgerkriege.

1891. Abteilungen von „Habicht" und „Hyäne" züchtigen die aufsässigen Bakoko und Abo in Kamerun.

1892. „Bussard" straft Eingeborene von Malala (Kaiser Wilhelms-Land) wegen Ermordung eines Stationsvorstehers und zweier Missionare.

1893—1894. „Arkona" und „Alexandrine" halten durch ihr energisches Auftreten gegen die revolutionäre Flotte in Rio die deutsche Handelsschiffahrt während des Bürgerkrieges offen.

1895. „Iltis" bringt ein chinesisches Rebellen-Fort bei Tamsui (Formosa) zum Schweigen und befreit dadurch den deutschen Dampfer „Arthur".

1895. Das Geschwader „Hagen", „Kaiserin Augusta", „Stosch" und „Marie" vor Tandscher (Marokko) erzwingt die Hinrichtung der Mörder eines Deutschen und die verlangte Entschädigung (zum etwaigen Eingreifen lag das „Brandenburg"-Geschwader bereit).

1897. Strafzüge des Vermessungsschiffes „Möwe" gegen Eingeborene bei Berlinhafen, welche eine Vermessungsabteilung beschossen hatten (s. Nr. 4).

1897. „Bussard" treibt auf Sawaii (Samoanische Insel) Entschädigung ein wegen Vergehen gegen einen weißen Händler.

1897. „Falke" beteiligt sich am Strafzug gegen die Dörfer Mala, Para und Gorib (Kaiser Wilhelms-Land) wegen Ermordung des Landeshauptmanns v. Hagen und gegen die Eingeborenen von Aly.

1897. Besitznahme von Kiautschou (s. Nr. 5). Am 14. Nov. früh lagen die Kreuzer „Kaiser", „Arkona", „Irene", „Przs. Wilhelm" und „Cormoran" in der Bucht klar zum Bombardement; ihre Landungsabteilungen (600 Mann) besetzten die das chinesische Lager beherrschenden Höhen. Infolge des zur Räumung des Lagers gestellten Ultimatums wurde um 1½ Uhr Vorm. das Drachenbanner vom Fort niedergeholt und nach Abzug der chinesischen Besatzung (2000 Mann) die deutsche Flagge geheißt und das chinesische Lager bezogen.

1897. „Stein" und „Charlotte" erzwingen vor Port au Prince, klar zum Gefecht, von der haitischen Regierung 20000 Dollar Entschädigung für einen vergewaltigten Deutschen, ein Entschuldigungsschreiben und Ehrensalut für die deutsche Flagge.

1897. „Kaiserin Augusta", später „Oldenburg" nimmt an der Flottenversammlung der europäischen Großmächte vor Kreta teil (abberufen März 1898).

Außerheimische Marinestationen (s. Nr. 1).

Stationen.	Besetzung 1897.	Besetzung 1898.	Besetzung nach dem neuen Flottengesetze von 1898.
Mittelmeer	1 Stationsfahrzeug	1 Linienschiff [„Oldenburg"] 1 Stationsfahrzeug [„Loreley"]	1 Stationsfahrzeug
West-Afrika	2 Kanonenboote	2 Kanonenboote [„Habicht", „Wolf"]	wie 1898
Ost-Afrika	2 kl. Kreuzer	2 kl. Kreuzer [„Condor", „Schwalbe"]	" "
Australien	2 kl. Kreuzer	2 kl. Kreuzer [„Bussard", „Falke"]	" "
West-Amerika	—	—	1 gr. u. 3 kl. Kreuzer
Ost-Amerika	—	1 kl. Kreuzer [„Geier"]	
Ost-Asien	1 großer, 4 kl. Kreuzer	3 große und 5 kl. Kreuzer [siehe nachstehend]	2 gr., 3 kl. Kreuzer, 2 Knbte.

Die im Jahre 1898 in Ostasien befindlichen Schiffe bildeten außer dem eigentlichen Stationär „Cormoran" ein Kreuzer-Geschwader, nämlich „Kaiser", „Irene", „Przs. Wilhelm" und „Arkona" als I. Division und „Deutschland", „Kaiserin Augusta" und „Gefion" als II. Division (Geschwaderchef Viceadmiral v. Diedrichs; Chef der II. Division Konteradmiral Prinz Heinrich v. Preußen).

Kohlenstationen (s. Nr. 1).

Eigentliche Kohlenstationen, an welchen für ihre Schiffe Kohlenlager errichtet sind, besitzt die Kaiserliche Marine nur in Kiautschou, Dar es Salaam und Kamerun; außerdem werden von der Deutschen Kolonialgesellschaft für Südwest-Afrika in Lüderitzbucht Kohlen bereit gehalten. Die kündbaren Lieferungskontrakte, welche die Marine-Verwaltung in überseeischen Hafenplätzen mit großenteils ausländischen Firmen abgeschlossen hat, haben für den Kriegsfall keinerlei Bedeutung.

Deutsche Interessen zur See und im Auslande, deren Schutz der Kaiserlichen Marine obliegt.

Deutscher Spezial-Seehandel.

Der deutsche Gesamt-Spezialhandel (über See- und Landgrenzen) wertete 1896: 8312 Mill. Mark (4558 in der Einfuhr, 3754 in der Ausfuhr). Da der Anteil des Seehandels des deutschen Zollgebietes am Gesamthandel etwa ⅔ beträgt, so stellte sich unser Spezial-Seehandel auf rund 5540 Mill. Mark.

Unser General-Seehandel beziffert sich jetzt auf 10 Milliarden Mark.

Deutsche See-Handelsflotte.

Die deutschen See-Handelsschiffe repräsentieren ohne Ladungen einen Wert von 400 Mill. Mark.

Entwickelung der deutschen See-Handelsflotte.

Entwickelung der deutschen See-Handelsflotte 1. Jan. 1871 bis 1. Jan. 1897:

	Dampfer		Segelschiffe		Summe	
	Zahl	1000 Tonnen	Zahl	1000 Tonnen	Zahl	1000 Tonnen
1. Januar 1871	147	82.0	4 372	900.0	4 519	982.0
1. Januar 1881	414	215.8	4 226	965.8	4 660	1 181.6
1. Januar 1891	896	723.6	2 757	709.8	3 653	1 433.4
1. Januar 1897	1 127	1 039.2*) / 891.9	2 564	610.8*) / 601.6	3 691	1 650.0*) / 1 493.5

Da ein Dampfer auf großer (außereuropäischer) Fahrt drei- bis viermal soviel Reisen macht wie ein Segelschiff, so muß man 1 Dampfertonne gleich 3.5 Segelschiffstonnen rechnen, um die Transport-Leistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte zu erhalten. Danach stellt sich die Leistungsfähigkeit der deutschen Handelsflotte 1897 auf rund 3 700 000 Tonnen. Für Mitte 1898 wird dieselbe auf 4 Mill. Tonnen veranschlagt gegen 1 100 000 Tonnen 1871; mithin hat sich ihre Transportfähigkeit in 27 Jahren nahezu vervierfacht.

Schiffsverkehr in deutschen Häfen.

Schiffsverkehr in deutschen Häfen.

Bezeichnung der Flaggen.	Deutsches Nordsee-gebiet		Deutsches Ostsee-gebiet.		Prozentanteil der Flaggen nach dem Raumgehalt	
	Schiffe.	Reg.-Tonnen.	Schiffe.	Reg.-Tonnen.	im Seeverkehr des deutschen Nordseegebiets.	im Seeverkehr des deutschen Ostseegebiets.
Preußische Schiffe	24 629	1 165 207	15 329	2 055 002	12.17	38.33
Hamburgische "	3 292	2 429 995	258	127 335	25.39	2.38
Bremische "	2 514	1 474 395	154	66 832	15.40	1.25
Mecklenburgische "	35	12 727	1 157	191 645	0.13	3.58
Lübeckische "	9	3 859	574	166 978	0.04	3.11
Oldenburgische "	1 740	128 589	48	6 933	1.34	0.13
Deutsche Schiffe	32 219	5 214 772	17 520	2 614 725	54.47	48.78
Englische Schiffe	4 017	3 502 234	1 396	1 036 172	36.59	19.33
Norwegische "	600	302 968	454	139 406	3.17	2.60
Holländische "	1 096	140 104	355	87 045	1.46	1.62
Dänische "	418	114 658	5 737	745 298	1.20	13.90
Schwedische "	272	87 103	2 956	584 606	0.91	10.90
Französische "	105	78 280	11	2 916	0.82	0.05
Russische "	62	31 404	484	134 942	0.33	2.52
Spanische "	51	39 309	3	3 622	0.41	0.07
Belgische "	24	20 210	9	6 047	0.21	0.11
Österreichische "	7	5 157	6	3 919	0.06	0.07
Portugiesische "	—	704	—	—	0.01	—
Nordamerikanische "	2	2 756	1	842	0.03	0.01
Italienische "	31	22 081	3	1 645	0.23	0.03
Andere Flaggen "	7	9 872	—	148	0.10	0.01
Fremde Schiffe	6 692	4 356 840	11 415	2 746 608	45.53	51.22
Gesamt-Schiffsverkehr	38 911	9 571 612	28 935	5 361 333	100.00	100.00

Entwickelung des Schiffsverkehrs in deutschen Häfen.

Während der Jahre	Nordsee.		Ostsee.	
	Schiffe.	Mill. Tonnen.	Schiffe.	Mill. Tonnen.
1871—1875	34 800	7.1	55 600	5.9
1881—1885	61 100	10.7	51 900	7.7
1891—1895	77 500	19.1	57 900	10.7

Deutsche Küsten-Schiffahrt.

Während man unter Seeschiffahrt den Verkehr zwischen verschiedenen Ländern versteht, rechnet man zur Küstenschiffahrt den Schiffsbetrieb an der Küste desselben Landes.

In unserer Küstenschiffahrt waren 1873 thätig 44 000 Fahrzeuge mit 2 Mill. Tonnen, 1893 dagegen 81 000 Fahrzeuge mit 6.5 Mill. Tonnen, so daß hier eine Vergrößerung der Schiffszahl um 84 % und der Tonnage um 233 % zu verzeichnen ist. Die dazu rechnenden Dampfer stiegen von 4 100 auf 32 900 in dem Zeitraum 1873—1893, d. i. eine Zunahme von 696 %; deren Tonnage ging von 0.6 Mill. auf 4.7 Mill. Tonnen in die Höhe, also um 695 %.

Die Segelschiffe vermehrten sich von 39 900 auf 48 200 Fahrzeuge oder 21 %, ihre Tonnage von 1.4 auf 1.8 Mill. oder 33 %. Vom Gesamt-Volumen der Schiffsbewegung nahm die Küstenschiffahrt 1873 der Zahl nach 46 %, der Tonnage nach 16 % ein. 1893 waren die entsprechenden Ziffern 61 % bzw. 21 %.

*) Durch die Veränderung in der Vermessung 1895 wurde eine rechnungsmäßige Verminderung des Tonnengehaltes herbeigeführt, welche sich stellt für die Dampfschiffe 1896 auf 58 300, 1897 auf 147 300 Tonnen für die Segelschiffe 1896 auf 2 100, 1897 auf 9 200 Tonnen.

Entwickelung der deutschen Küsten- und See-Schiffahrt.

Während der Jahre	Schiffszahl in der Küstenschiffahrt	Schiffszahl in der Seeschiffahrt.	Mill. Tonnen in der Küstenschiffahrt.	Mill. Tonnen in der Seeschiffahrt.
1881—1885	66 000	46 900	3.2	15.2
1891—1895	83 800	51 400	6.4	23.4

Die bedeutendsten Reedereien Deutschlands und der Welt.

Die Hamburg-Amerikanische Paketfahrt Aktien-Gesellschaft und der Norddeutsche Lloyd (Bremen) sind nicht nur die größten deutschen, sondern überhaupt die bedeutendsten Reedereien der Welt. Sie bewerten zusammen etwa 50 % der ganzen deutschen Handelsdampfer-Flotte. Das Aktienkapital der Amerika-Linie beträgt 45 000 000 Mark, das des Lloyd 40 000 000 Mark. Erstere Gesellschaft zählt 62 fertige und 7 im Bau befindliche Seedampfer, letztere fertig 49 Seedampfer und 8 im Bau.

Im Jahre 1871 hatte die Amerika-Linie erst 15 Dampfer, welche 155 000 cbm Güter und 39 000 Passagiere transportierten; 1896 besaß dieselbe 62 Dampfer mit 241 500 Reg.-Tonnen und 8000 Tonnen im Bau, die 1.8 Mill. cbm Güter und 84 200 Passagiere beförderten.

Der Lloyd verfügte 1871 nur über 28 Schiffe mit 58 000 Reg.-Tonnen, während er 1896 besaß 48 Dampfer mit 208 000 Reg.-Tonnen.

Seereisen deutscher Schiffe.

Die Gesamtzahl der Seereisen deutscher Schiffe 1895 betrug 73 860 Schiffe (Reisen) mit 33 445 294 Reg.-Tonnen, wovon verkehrten lediglich im Auslande: 18 577 mit 22 491 260 Tonnen, zwischen deutschen Häfen und dem Auslande 18 760 mit 10 055 435 Tonnen, der Rest zwischen deutschen Häfen. Das starke Anwachsen der Reisen deutscher Schiffe zwischen außerdeutschen Häfen ist in erster Linie auf die Vermehrung der Zwischenreisen Bremer und Hamburger Dampfer zurückzuführen, welche bei regelmäßigen Fahrten dieser Schiffe nach dem Auslande zwischen außerdeutschen Häfen gemacht wurden. Der Verkehr deutscher Häfen mit dem außereuropäischen Auslande war am stärksten natürlich mit den Vereinigten Staaten (909 Schiffe [Reisen] mit 2 469 996 Tonnen), dann mit der amerikanischen Westküste (260 bezw. 426 782), mit den Laplata-Staaten (210 bezw. 598 379), mit Brasilien (238 bezw. 576 698), mit der Westküste Afrikas (155 bezw. 166 484), mit Indien (144 bezw. 277 986), mit Ostasien (87 bezw. 221 562), mit Australien und Polynesien (58 bezw. 159 872).

Deutsche Schutzgebiete (s. Nr. 4 u. 5).

Schutzgebiet	Fläche in qkm	Einwohnerzahl (rund)	Davon Deutsche u. Fremde (rund)	Budget 1898/99 Mark	Seehandelswert 1896 Mark	Schutz- und Polizeitruppen Deutsche	Schutz- und Polizeitruppen Eingeb.
Togo	82 330	2 000 000	100	550 000	3 338 256	7	125
Kamerun . . .	495 600	3 500 000	250	1 594 100	9 701 629	15	227
Deutsch-SW.-Afrika	830 960	200 000	2 100	5 000 600	2 005 155	745	150
Deutsch-Ostafrika .	941 100	3 000 000	1 000	5 965 200	12 643 633	183	2283
der Neu-Guinea-Komp.	251 003	387 000	180	—	nur Ausfuhr: 617 000	1	83
Marshall-Inseln .	415	16 000	70	—	278 000	—	—
Kiautschau Pachtgebiet	370	?	?	—	—	—	—
Kiautschau Int.-Sphäre	7 200	?	?	—	—	—	—
	2 606 980	9 500 000	3 500	—	—	—	—

In Deutsch-Ostafrika sind zu schützen 20 deutsche Pflanzungsunternehmungen (mit rund 20 Mill. Mark) und 7 deutsche Handelsfirmen, in Kamerun 7 (mit rund 6 Mill. Mark) bezw. 9 (letztere mit 31 Stationen), in Togo 4 bezw. 11, in der Südsee 1 bzw. 4 (letztere mit 30 Stationen).

Diplomatische und konsularische Vertretungen des Deutschen Reiches (s. Nr. 1 u. 5).

Diplomatische Vertretungen des Deutschen Reiches im Auslande bestehen z. Z.: 8 Botschaften (davon 1 außerhalb Europas), 19 Gesandtschaften (bezw. 10) und 5 Minister-Residenturen (bezw. 4). In 7 von den 15 außereuropäischen Staaten, in denen deutsche diplomatische Vertreter beglaubigt sind, hat die Kaiserl. Marine bereits zum Schutze deutscher Interessen eingreifen müssen. — Konsularische Behörden im Auslande besitzt das Deutsche Reich 697 (wovon 92 Berufskonsulate) mit 830 Konsularbeamten; auf Hafenplätze entfallen 560 Konsulate. Im außereuropäischen Ausland befinden sich 320 Konsulate (70 in Asien, 55 in Afrika, 185 in Amerika, 20 in Australien).

Zunahme der Bevölkerung und des Außenhandels des Deutschen Reiches.

Während die Bevölkerung des Deutschen Reiches von 1872 bis 1897 um 30 % anwuchs [von 41 Mill. auf über 53 Mill. Seelen], nahm der Außenhandel um 60 % zu. In den Jahren 1881 bis 1897 vermehrte sich die Bevölkerung um 19 %, der Außenhandel um mehr als 33 %.

Die jährliche Bevölkerungszunahme beträgt seit einer Reihe von Jahren über 660 000 Seelen.

Deutsche im Auslande.

Außerhalb des Reiches leben über $5\frac{1}{2}$ Mill. Reichsangehörige, wovon übersee 2.8 Mill. in den Vereinigten Staaten von Amerika, rund 30 000 in Britisch-Nordamerika, 46 000 in Brasilien, 50 000 in Australien. Die Zahl der Stammesdeutschen im Auslande beläuft sich auf gegen 13 Mill., davon etwa $8\frac{1}{2}$ Mill. außerhalb Europas. Der größte Teil (über 7 Mill.) entfällt auf die Vereinigten Staaten von Amerika (bes. in Ohio, Wisconsin, Illinois, Pennsylvanien, Indiana, Jowa), rund 250 000 auf Britisch-Nordamerika, die gleiche Anzahl auf Brasilien und die Laplata-Staaten (bes. in den brasilischen Südstaaten Rio Grande do Sul, S. Catharina und Parana), 15 000 auf Chile, 50 000 auf Australien. Die Auswanderung aus dem Deutschen Reiche betrug 1896: 33 824 Köpfe (1881 erreichte sie mit 220 902 Köpfen die Höhe), wovon rund 28 000 nach den Vereinigten Staaten, 2500 nach dem übrigen Amerika, 1500 nach Afrika, 1000 nach Brasilien.

Überseeische deutsche Interessen verschiedener Art.

Überall außerhalb des Reiches und in zunehmendem Maße besonders in überseeischen Ländern sind deutscher Unternehmungsgeist, deutsche Hände und deutsches Kapital thätig; an vielen Orten jenseits der Weltmeere stehen die Deutschen und ihre Erfolge an erster Stelle unter den Fremden. In Afrika und Amerika, in Asien und in Australien leben zahlreiche selbständige Kaufleute und Gewerbetreibende, weit verbreitet sind die Vertretungen deutscher Handelshäuser und Industriewerke, wertvolle Warenlager und Plantagen befinden sich in deutschem Besitze draußen, und in großem Maße ist die Anlage deutschen Geldes über See ausgebreitet.

Deutsches Geld im Ausland.

Sachverständige geben für den letztgenannten Punkt folgende Schätzwerte: In Guatemala sind 140 Mill. Mark deutschen Kapitals an der Arbeit, davon 70 Mill. in Pflanzungen, in Meriko 185 Mill. Dollars, in Venezuela 200 Mill. Mark, in Brasilien nicht unter 600 Mill. Mark, vielfach in Industrie und großem Landbesitz angelegt, in Chile 100 Mill. Mark, darunter 28 Mill. Mark in Salpeterminen; die deutschen Kapitalanlagen in Afrika werden auf 100 Mill. Mark angesetzt. Das giebt für wenige Länder zusammen schon über $1\frac{1}{2}$ Milliarden Mark. Die Gesamtsumme des deutschen Kapitals in überseeischen Ländern dürfte sich auf ein Vielfaches dieses Betrages belaufen.

Dazu kommen weiter die gewaltigen Mengen überseeischer und exotischer Staatspapiere, welche sich in Deutschland befinden.

Deutsche Banken im Ausland.

An Bankinstituten sind folgende hervorzuheben: die Brasilianische Bank in Rio de Janeiro, Santos und S. Paulo mit 10 Mill. Mark Aktien-Kapital, die Überseeische Bank mit Filialen in Valparaiso und Buenos Aires mit 20 Mill. Mark, die Deutsch-Asiatische Bank in Schanghai mit Filialen in Tientsin und Kalkutta mit 15 Mill. Mark, die Bank für Chile und Deutschland in Valparaiso mit 10 Mill. Mark.

Deutsche Industrien im Ausland.

Über hervorragende Beteiligung heimischen Kapitals an ausländischen Industrieunternehmungen seien folgende Zahlen angeführt: Die Eisenbahn Keneh-Assuan (Akt.-Kap. 100 000 Pfund Sterling, Obligationen 360 000 Pfund Sterling) wurde mit deutschem Gelde gebaut; von 11 Mill. Gulden Aktien und 63 Mill. Gulden der Nederlandsche Zuid-Afrikaansche Sporweg-Matschappij ist ein erheblicher Teil in Deutschland; die deutschen Kapitalanlagen in nordamerikanischen Eisenbahnen wurden auf 100 Mill. Dollars angegeben; an der brasilianischen Eisenbahn Oeste de Minas (Akt.-Kap. 62 Mill. Mark, Anleihe 22 450 000 Mark) ist Deutschland erheblich interessiert; das Kapital von 36 720 000 Mark, Anleihe 3 060 000 Mark und 2 Serien von je 65 280 000 Mark der Anatolischen Eisenbahn, sind größtenteils im Lande. Durch die Bank für orientalische Eisenbahnen in Zürich ist Deutschland erheblich an dem türkischen Bahnsystem beteiligt. Das Aktien-Kapital ist 50 Mill. Franks, Besitz 273 Werte; die Hälfte davon soll in Deutschland sein. An den 20 Mill. Franks der Eisenbahn Saloniki — Monastir ist Deutschland überwiegend interessiert, und am Gran Ferrocarril de Venezuela mit dem ganzen Kapital von 50—60 Millionen.

In den amerikanischen Ländern haben sich die Deutschen in zunehmendem Maße der Einrichtung von Fabriken zugewendet: Bierbrauereien, Hutfabriken, Papierfabriken, Gerbereien, Seifensiedereien, Lichtziehereien, Färbereien, Spinnereien, Webereien, Mineralwasser-Fabriken, Eisengießereien, Maschinen-Fabriken, Dynamit-Fabriken u. s. w. sind mit deutschem Kapital und vielfach auch deutschem Material eingerichtet.

Deutsche Faktoreien im Ausland.

Außer zahlreichen Zweigniederlassungen reichsdeutscher Handelsfirmen in fast allen Kulturstaaten bestehen in unzivilisierten Gegenden nach Hunderten zählende deutsche „Faktoreien", d. h. größere oder kleinere Handelsstationen zum Eintausch von Landeserzeugnissen gegen europäische Kulturprodukte. Besonders zahlreich sind diese Faktoreien an der Westküste Afrikas (von Marokko bis Benguela) und auf den Inseln des Großen Ozeans.

Das Flottengesetz von 1898.

Der Entwurf des Gesetzes forderte, daß die vaterländische Marine mit Ablauf des Etatsjahres 1904, d. h. nach 7 Jahren, einen dauernd festzuhaltenden Sollbestand an Kampfschiffen haben sollte von 19 Linienschiffen, 8 Küstenpanzerschiffen und 42 Kreuzern, abgesehen von Torpedobooten, Kanonenbooten, Schul- und Sonderschiffen. Das im März 1898 beschlossene Gesetz bestimmt, daß der obige Bestand schon nach 6 Jahren, also mit Ablauf des Etatsjahres 1903 erreicht sein soll. Das Flottengesetz lautet wörtlich:

I. Schiffsbestand.

§ 1. 1. Der Schiffsbestand der deutschen Flotte wird, abgesehen von Torpedofahrzeugen, Schulschiffen, Spezialschiffen und Kanonenbooten, festgesetzt auf:

a) Verwendungsbereit: 1 Flottenflaggschiff, 2 Geschwader zu je 8 Linienschiffen, 2 Divisionen zu 4 Küstenpanzerschiffen, 6 große und 16 kleine Kreuzer (als Aufklärungsschiffe der heimischen Schlachtflotte), 3 große und 10 kleine Kreuzer (für den Auslandsdienst).

b) Als Materialreserve: 2 Linienschiffe, 3 große Kreuzer, 4 kleine Kreuzer.

2. Von den am 1. April 1898 vorhandenen und im Bau befindlichen Schiffen kommen auf diesen Sollbestand in Anrechnung: als Linienschiffe 12, als Küstenpanzerschiffe 8, als große Kreuzer 10, als kleine Kreuzer 23.

3. Die Bereitstellung der Mittel für die zur Erreichung des Sollbestandes (Ziffer 1) erforderlichen Neubauten unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichs-

haushaltsetat, mit der Maßgabe, daß die Fertigstellung des gesetzlichen Schiffsbestandes, soweit die im § 7 dafür angegebenen Mittel ausreichen, bis zum Ablauf des Rechnungsjahres 1903 durchgeführt werden kann.

§ 2. Die Bereitstellung der Mittel für die erforderlichen Ersatzbauten unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushaltsetat mit der Maßgabe, daß in der Regel Linienschiffe und Küstenpanzerschiffe nach 25 Jahren, große Kreuzer nach 20 Jahren, kleine Kreuzer nach 15 Jahren ersetzt werden können. — Die Fristen laufen vom Jahre der Bewilligung der ersten Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffes.

Zu einer Verlängerung der Ersatzfrist bedarf es im Einzelfalle der Zustimmung des Bundesrats, zu einer Verkürzung derjenigen des Reichstages. Etwaige Bewilligungen von Ersatzbauten vor Ablauf der gesetzlichen Lebensdauer — höhere Gewalt, wie Untergang eines Schiffes, ausgeschlossen — sind innerhalb einer mit dem Reichstage zu vereinbarenden Frist durch Zurückstellung anderer Ersatzbauten auszugleichen.

II. Indiensthaltungen.

§ 3. Die Bereitstellung der Mittel für die Indiensthaltungen der heimischen Schlachtflotte unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat mit der Maßgabe, daß im Dienste gehalten werden können

a) zur Bildung von aktiven Formationen: 9 Linienschiffe, 2 große Kreuzer, 6 kleine Kreuzer;
b) als Stammschiffe von Reserveformationen: 4 Linienschiffe, 4 Küstenpanzerschiffe, 2 große Kreuzer, 5 kleine Kreuzer;
c) zur Aktivierung einer Reserveformation auf die Dauer von zwei Monaten: 2 Linienschiffe oder Küstenpanzerschiffe.

III. Personalbestand.

§ 4. An Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedo-Abteilungen sollen vorhanden sein:

1. eineinhalbfache Besatzungen für die im Auslande befindlichen Schiffe;
2. volle Besatzungen für die zu aktiven Formationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe, die Hälfte der Torpedofahrzeuge, die Schulschiffe, die Spezialschiffe;
3. Besatzungsstämme (Maschinenpersonal zwei Drittel, übriges Personal die Hälfte der vollen Besatzungen) für die zu Reserveformationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe, die zweite Hälfte der Torpedofahrzeuge;
4. der erforderliche Landbedarf;
5. ein Zuschlag von fünf Prozent vom Gesamtbedarfe.

§ 5. Die nach Maßgabe dieser Grundsätze erforderlichen Etatsstärken der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedo-Abteilungen unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat.

IV. Sonstige Ausgaben.

§ 6. Alle fortdauernden und einmaligen Ausgaben des Marineetats, hinsichtlich deren in diesem Gesetze keine Bestimmungen getroffen sind, unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat nach Maßgabe des Bedarfs.

V. Kosten.

§ 7. Während der nächsten sechs Rechnungsjahre (1898—1903) ist der Reichstag nicht verpflichtet, für sämtliche einmalige Ausgaben des Marineetats mehr als 408 900 000 Mark, und zwar für Schiffsbauten und Armierungen mehr als 356 700 000 Mark und für die sonstigen einmaligen Ausgaben mehr als 52 200 000 Mark, sowie für die fortdauernden Ausgaben des Marineetats mehr als die durchschnittliche Steigerung von 4 900 000 Mark jährlich bereitzustellen. Soweit sich in Gemäßheit dieser Bestimmung das Gesetz bis zum Ablaufe des Rechnungsjahres 1903 nicht durchführen läßt, wird die Ausführung bis über das Jahr 1903 hinaus verschoben.

§ 8. Soweit die Summe der fortdauernden und einmaligen Ausgaben der Marineverwaltung in einem Etatsjahr den Betrag von 117 525 494 Mark übersteigt und die dem Reiche zufließenden eigenen Einnahmen zur Deckung des Mehrbedarfs nicht ausreichen, darf der Mehrbetrag nicht durch Erhöhung oder Vermehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichssteuern gedeckt werden.

Flottenbauplan nach dem angenommenen Flottengesetz.

Rechnungsjahr.	Linienschiffe.	Große Kreuzer.	Kleine Kreuzer.	Kanonenboote.	Torpedoboots-Divisionen.	Belastung des Etats in Mill. Mark.
1898	2 neu	1 neu	2 neu	2	1	51.4
1899	3 neu	—	2 neu	1	1	55.0
1900	2 neu	1 neu	2 neu	—	1	65.5
1901	—	1 Ersatz Kaiser	1 neu 1 Ersatz Zieten	—	1	64.9
1902	1 Ersatz Bayern	1 Ersatz Deutschland	3 Ersatz Blitz, Pfeil, Alexandrine	—	1	62.5
1903	1 Ersatz Baden	1 Ersatz König Wilhelm	3 Ersatz Greif, Wacht, Arkona	—	1	57.4
Summe	9	5	14	3	6	356.7

Die Schiffe, welche bis Ablauf des Rechnungsjahres 1903 fertiggestellt sein sollen, sind fett gedruckt.

Die Kriegsflotten der Seemächte am 1. Juli 1898*) und ihre Handelsflotten und Marinebudgets 1896.

	Am 1. Juli 1898	England	Frankreich	Rußland	Italien	Verein. Staaten	Spanien	Japan	Österreich	Deutsches Reich	Deutsches Reich 1904
Kriegsflottenstärke der Seemächte 1898.	Linienschiffe über 5000 Tonnen	54	35	17	12	6	10	3	11	11	19
	Kreuzer über 500 Tonnen .	165	68	38	29	48	22	31	12	33	42

		England.	Deutsches Reich.	Verein. Staaten.	Frankreich.	Italien.	Rußland.	Japan.	Österr.-Ungarn.
Handelsflotten 1896.	Leistungsfähigkeit der Handelsflotten in 1000 Tonnen (brutto)	34004	4648	3644	3020	1506	1195	974	860
Marinebudgets 1896.	Millionen Mark . . .	436.5	89.9	145.6	246.1	80.7	127.5	171.3	23.1

Schiffsbestand der deutschen Flotte 1. Juli 1898:

	Namen. Die hintangesetzten Zahlen zeigen die Anzahl der Schrauben an, und der Buchstabe, ob zur Ostsee- oder Nordseestation gehörig.		Stapellauf im Jahr	Größe oder Deplacement in Tonnen 1 T. = 20 Ztr.	Schnelligkeit in Seemeilen pro Stunde. 1 Sm = 1852 m.	Bewaffnung. 6—26 bedeutet z. B. sechs Geschütze von 26 cm Kaliber, ‡ bed. Gewöhnliches Geschütz, ✧ „ Schnellfeuer-Geschütz, MG. bed. Maschinengewehr, TR. bed. Torpedo-Rohr.		Panzerung in Millimetern an stärkster Stelle der Wasserlinie.	Geschützstände.	Decks.	Besatzung.	Pferdekräfte, indiz.	Bemerkungen. Unter Panzerung bedeuten die fettgedruckten Zahlen Platten v. Nickelstahl, die nicht fettgedruckten Zahlen Platten von einfachem Stahl oder Verbundpanzer.
I. Linienschiffe. (Hochsee-Panzerschiffe.) (Gesetzliche Altersgrenze 25 Jahre.)	Sachsen	2 O.	1877	7400	14	6—26 [22 Kal. lg.] ‡ 8—8.8 ✧	5 TR.	406	406	75	390	6000	Im Umbau, wieder kriegsfertig Mitte 1899.
	Württemberg	2 "	1878	"	"	"		"	"	"	"	"	
	Bayern	2 "	"	"	15	"		"	"	"	"	"	Im I. Geschwader.
	Baden	2 "	1880	"	"	"		"	"	"	"	"	desgl.
	Oldenburg	2 N.	1884	5200	15	8—24 [30 Kal. lg.] ‡ 2—8.8 ✧ 6—5 ✧	4 TR.	330	203	40	380	3900	Im Mittelmeer.
	Brandenburg	2 "	1891	10030	16.5	6—28 [35u.40Kal.lg.] ‡ 6—10.5 ✧ 8—8.8 ✧ 8 MG	6 TR.	**400**	**300**	65	567	9000	Im I. Geschwader.
	Weißenburg	2 "	"	"	"			"	"	"	"	"	desgl.
	Kurfürst Friedrich Wilhelm	2 "	"	"	"			"	"	"	"	"	"
	Wörth	2 "	1892	"	"			"	"	"	"	"	"
	Kais. Friedrich III.	3 "	1896	11080	18	4—24 [40 Kal. lg.] ✧ 18—15 ✧ 12—8.8 ✧ 12—3.7 ✧ 12 MG.	6 TR.	**300**	**250**	75	650	13000	Neubau, fertig Oktober 1898.
	" Wilhelm II.	3 "	1897	"	"			"	"	"	"	"	desgl., fertig März 1899
	1898 auf Stapel												
	Ersatz „König Wilhelm"	3	—	11080	18	"		"	"	"	"	"	Seit 1897 auf Stapel, soll fertig sein 1901.
	A und B	3	—	"	"	"		"	"	"	"	"	Seit 1898 auf Stapel, soll fertig sein 1902.
II. Küsten-Panzerschiffe. (Gesetzliche Altersgrenze 25 Jahre.)	Siegfried	2 N.	1889	3490	15—16	3—24 [35 Kal. lg.] ‡ 6—8.8 ✧ 6 MG.	4 TR.	240	200	35	271	4800	
	Beowulf	2 "	1890	"	"	ebenso, aber 8—8.8 ✧		"	"	"	276	"	
	Frithjof	2 "	1891	"	"	desgl.		"	"	"	"	"	
	Hildebrand	2 "	1892	"	"	"		**240**	**200**	"	"	"	
	Heimdall	2 O.	1892	"	"	"		"	"	"	"	"	
	Hagen	2 "	1893	"	"	"		"	"	"	"	"	
	Odin	2 "	1894	3550	"	ebenso, aber 10—8.8 ✧		"	"	"	"	"	
	Aegir	2 "	1895	"	"	desgl.		"	"	"	"	"	
III. Große Kreuzer. (Gesetzliche Altersgrenze 20 Jahre.)	König Wilhelm	1 N.	1868	9760	14	22—24 [20 Kal. lg.] ‡ 18—8.8 ✧ 1—15 × 8 MG.	5 TR.	350	152	—	732	8000	Typ: Batterieschiff, längst veraltet.
	Kaiser	1 O.	1874	7670	"	8—26 [22 Kal. lg.] ‡ 1—15 ✧ 10—10.5 ✧ 9—8.8 ✧	5 TR.	254	224	51	644	"	Typ: Kasemattschiff, längst veraltet, älteste Panzerart, nämlich Eisenplatten.
	Deutschland	1 "	"	"	"	8—26 [22 Kal. lg.] ‡ 8—15 ✧ 12—5 ✧	5 TR.	"	"	"	"	"	desgl.
	Kaiserin Augusta	3 N.	1892	6050	21.5	12—15 ✧ 8—8.8 ✧ 8 MG.	5 TR.	—	—	76	436	12000	Die Geschütze haben stählerne Schutzschilde.
	Viktoria Luise	3 "	1897	5650	19	2—21 [40 Kal. lg.] ✧ 8—15 ✧ 10—8.8 ✧ 10—3.7 ✧ 4 MG.	3 TR.	—	**100**	100	447	10000	Neubau, fertig Mai 1898.
	Hertha	3 O.	"	"	"			"	"	"	"	"	" " April 1898.
	Freya	3 N.	"	"	"			"	"	"	"	"	" " Juni 1898.
	Vineta	3 "	"	5900	"			"	"	"	"	"	" " April 1898.
	Hansa	3 "	1898	"	"			"	"	"	"	"	" " Aug. 1898
	Fürst Bismarck	3 "	1897	10650	"	4—24 [40 Kal. lg.] ✧ 12—15 ✧ 10—3.7 ✧ 10—8.8 ✧ 8 MG.	5 TR.	**200**	**200**	80	561	13500	" " Anf. 1900.
	1898 auf Stapel												
	A	3		8860	20.5	2—24 [40 Kal. lg.] ✧ 10—15 ✧ 10—3.7 ✧ 10—8.8 ✧ 32 MG.	5 TR.						Auf Stapel, fertig 1901

*) In dieser Liste ist abgesehen von noch auf Stapel stehenden Schiffen; es sind nur alle vom Stapel gelaufenen Schiffe, ob schon vollendet oder noch unfertig, aufgezählt. Unter Rußland sind 14, unter Verein. Staaten 9, unter Spanien 5 Hilfskreuzer eingerechnet.

Namen. Die hintangesetzten Zahlen zeigen die Anzahl der Schrauben an, und der Buchstabe, ob zur Ostsee- oder Nordseestation gehörig.	Stapellauf im Jahr	Größe oder Deplacement in Tonnen. 1 T. = 20 Ztr.	Schnelligkeit in Seemeilen pro Stunde. 1 Sm. = 1852 m.	Bewaffnung. 6—26 bed. z. B. sechs Geschütze von 26 cm Kaliber, ♁ bed. Gewöhnliches Geschütz, ◈ „ Schnellfeuer-Geschütz, MG. bed. Maschinengewehr, TR bed. Torpedo-Rohr.	Panzerung in Millimetern an stärkster Stelle der Wasserlinie.	Geschützstände.	Decks.	Besatzung.	Pferdekräfte, indiz.	Bemerkungen. Unter Panzerung bedeuten die fettgedruckten Zahlen Platten v. Nickelstahl, die nicht fettgedruckten Zahlen Platten von einfachem Stahl oder Verbundpanzer	
Zieten 2 O.	1876	970	16	6—5 cm ◈ 1 TR.	—	—	—	115	2350	Früher Aviso; gänzlich ungeschützt, daher veraltet.	**IV. Kleine Kreuzer.** (Gesetzliche Altersgrenze 15 Jahre.)
Blitz 2 „	1882	1380	„	6—8.8 ◈ 4 MG. 1 TR.	—	—	—	135	2700	desgl.	
Pfeil 2 N.	„	„	„	desgl.	—	—	—	„	„	„	
Greif 2 O.	1886	2000	21	2—10.5 ◈ 8 MG. 2 TR.	—	—	—	156	5400	„	
Arkona 1 N.	1885	2370	14	10—15 ♁ 4—10.5 ◈ 6 MG. 2 TR.	—	—	—	268	2400	Früher Kreuzer III. Kl., hat noch Segeltakelage, gänzl. ungeschützt, daher veraltet.	
Alexandrine 1 „	„	„	„	desgl.	—	—	—	„	„	desgl.	
Schwalbe 2 O.	1887	1120	14	8—10.5 ◈ 5—3.7 ◈ 1 TR.	—	—	—	117	1500	Früher Kreuzer IV. Kl., gänzl. ungeschützt, daher veraltet.	
Sperber 2 „	1888	„	„	desgl.	—	—	—	„	„	desgl.	
Bussard 2 „	1890	1580	16	8—10.5 ◈ 5—3.7 ◈ 1 TR.	—	—	—	160	2800	„	
Falke 2 „	1891	„	„	desgl.	—	—	—	„	„	„	
Cormoran 2 „	1892	1640	„	„	—	—	—	„	„	„	
Condor 2 „	„	„	„	„	—	—	—	„	„	„	
Seeadler 2 „	„	„	„	„	—	—	—	„	„	„	
Wacht 2 N.	1887	1250	19	4—8.8 ◈ 2 MG. 3 TR.	—	—	25	141	4000	Früherer Aviso.	
Jagd 2 „	1888	„	„	desgl.	—	—	„	„	„	desgl.	
Meteor 2 O.	1890	950	21	4—8.8 ◈ 2 MG. 5 TR.	—	—	„	115	4500	„	
Comet 2 N.	1892	„	22	desgl.	—	—	„	„	5000	„	
Hela 2 „	1895	2000	23	4—8.8 ◈ 6—5 ◈ 3 TR.	—	—	„	178	6000	„	
Irene 2 „	1887	4400	18	4—15 ♁ 8—10.5 ◈ 6—5 ◈ 8 MG. 5 TR.	—	—	76	365	8000	Im Kreuzer-Geschwader in Ostasien.	
Prinzeß Wilhelm 2 „	„	„	„	desgl.	—	—	„	„	„	desgl.	
Gefion 2 O.	1893	4100	20.5	10—10.5 ◈ 6—5 ◈ 8 MG. 2 TR.	—	—	100	302	9000	„	
Geier 2 „	1894	1620	16	8—10.5 ◈ 5—3.7 ◈ 1 TR.	—	—	50	160	2800	In Westindien.	
Gazelle 2 „	1898	2640	19.5	10—10.5 ◈ 14—3.7 ◈ 4 MG. 3 TR.	—	—	50	211	6000	Zu Probefahrten fertig.	
1898 auf Stapel A und B	—	„	„	desgl.	—	—	„	„	„	Seit 1898 auf Stapel, fertig 1900.	
Wespe 2 N.	1876	1109	8—9	1—30.5 [22 Kal. lg.] ♁ 2—8.8 ◈ 2—3.7 ◈	203	203	50	88	700	Ganz veralteter Typ, Panzerung noch Eisenplatten	**V. Panzer-Kanonenboote.** (Altersgrenze gesetzlich nicht festgelegt.)
Viper 2 „	„	„	„	desgl.	„	„	„	„	„	desgl.	
Biene 2 O.	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
Mücke 2 „	1877	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
Skorpion 2 „	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
Chamaeleon 2 N.	1878	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
Basilisk 2 O.	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
Krokodil 2 „	1879	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
Natter 2 „	1880	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
Salamander 2 N.	„	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
Hummel 2 O.	1881	„	„	„	„	„	„	„	„	„	
Brummer 2 N.	1883	866	14.5	1—21 [30 Kal. lg.] ♁ 2—8.8 ◈ 2—3.7 ◈	—	—	65	78	1500	Nicht eigentlich gepanzertes, sondern richtiger nur geschütztes Kanonenboot, da nur Deckpanzerung.	
Bremse 2 „	1884	„	„	desgl.	—	—	„	„	„	desgl.	
Wolf 1 N.		490	9	1—12.5 ♁ 3—8.8 ◈ 4 MG.	—	—	—	85	340		**VI. Ungeschützte Kanonenboote.** (Altersgrenze gesetzlich nicht festgelegt.)
Hyäne 1 „		„	„	desgl.	—	—	—	„	„		
Habicht 1 O.		848	12	5—12.5 ♁ 5 MG.	—	—	—	130	600		
1898 auf Stapel											
„Ersatz Hyäne" 2	—	895						121	1300	auf Stapel, fertig Febr. 1899.	
„Ersatz Iltis" 2	—	„						„	„	auf Stapel, fertig Nov. 1898.	
„Ersatz Wolf" 2	—	„						„	„	auf Stapel, fertig 1900.	
„Ersatz Habicht" 2	—	„						„	„	desgl.	

	Namen.		Zweck.	Größe.	Pferdekräfte.	Besatzung.	Schnelligkeit.	Bemerkungen.
VII. Schulschiffe.	Mars	N	Artillerie-Schulschiff	3333	2000	348	12	ohne Gefechtswert
	Hay	N	Tender des Artillerie-Schulschiffs	203	203	40	8	" "
	Ulan	O	" " " "	377	377	51	8	" "
	Carola	N	Artillerie-Schulschiff	2169	2169	268	13	" "
	Blücher	O	Torpedo-Schulschiff	2856	2500	259	13	" "
	Charlotte	O	Seekadetten-, Kadetten-, Schiffsjungen-Schulschiffe	3222	3000	481	13	" "
	Stosch	O		2856	2500	446	13	" "
	Stein	O		"	"	"	"	" "
	Moltke	O		"	"	460	"	" "
	Gneisenau	O		"	"	"	"	" "
	Olga	N		2169	2169	268	13	" "
	Nixe	O		1760	700	368	12	" "
	Marie	N		2169	2169	"	13	" "
	Sophie	N		"	"	"	"	" "
	Rhein	O	Minen-Schulschiff	498	498	80	11	" "
	Otter	O	" "	129	129		7	" "
	Grille	O	für Küstenkunde	350	350	74	13	" "
VIII. Schiffe zu besond. Zwecken.	Hohenzollern	2 O	Kaiserliche Jacht	4187	9000	308	22	im Kriegsfalle guter kleiner Kreuzer
	Möwe		Vermessungsschiff	848	600	132	12	ohne Gefechtswert
	Albatros		"	716	600	99	11	" "
	Loreley		Stationsfahrzeug in Konstantinopel	537	700	55	12	" "
	Pelikan		Transportschiff	2360	3000	183	16	" "
	Preußen		Hafenschiff	6770	5400	544	12	" "
	Friedrich der Große		"	"	"	"	12	" "
	Friedrich Karl		"	6007	3500	538	13	" "
	Kronprinz		"	5568	4800	544	13	" "

IX. Torpedoboote. 10 Torpedo-Divisionsboote und 80 kriegsbrauchbare Torpedoboote. — Unsere Torpedofahrzeuge, seit Jahren fast ausschließlich von der Firma Schichau in Elbing gebaut, sind abweichend von anderen Marinen in taktische Verbände geteilt. 1 Divisionsboot führt 6—8 Torpedoboote als taktische Einheit, Division genannt; mehrere Divisionen bilden eine Flotille, deren Leitung der Flotillenchef von Bord eines kleinen Kreuzers aus übernimmt. Bezüglich ihrer Leistungsfähigkeit in Artillerie, Schnelligkeit und Seefähigkeit entsprechen die Divisionsboote den sogen. Torpedoboots-Zerstörern der fremden Flotten. Die neueren Divisionsboote und Torpedoboote erreichen eine Geschwindigkeit bis zu 28 Seemeilen, die älteren Fahrzeuge laufen erheblich weniger. Die Divisionsboote, mit D und einer Nummer benannt, haben rund 40 Mann Besatzung, die Torpedoboote, bezeichnet mit dem Anfangsbuchstaben der Baufirma und einer Nummer (z. B. S 70 = Schichauboot Nr. 70) haben 16—20 Mann Besatzung.

Schiffsbestand 1. Juli 1898 und Anfang 1904 (s. auch das Wachstum der deutschen Flotte auf Nr. 3).

Fertige Linienschiffe		Fertige Küstenpanzer		Fertige Kreuzer		Fertige Kanonenboote	
1898	1904	1898	1904	1898	1904	1898	1904
7	19	8	8	31	42	3	5

Der Wert des Außenhandels und des Seehandels im Vergleich mit den Aufwendungen für die Marine 1896.

Ausfuhr-Länder.	Jahr 1896.	Mill. Mark.	Marinebudget einschließlich Pensionen in Mill. Mark.	Außenhandel auf den Kopf der Bevölkerung in Mark.	Marineaufwand auf den Kopf der Bevölkerung in Mark.	Die Aufwendungen für die Marine betragen in %.
Deutsches Reich	Spezialhandel	7832.3	89.9	149.7	1.71	1.15
	Davon Seehandel . .	5235.0		100.05		1.71
	Generalhandel ungefähr	10000		190		0.9
	Davon Seehandel "	6700		130		1.33
Frankreich . .	Spezialhandel	5759.6	246.1	150.0	6.4	4.3
	Davon Seehandel . .	4200.0		109.0		5.9
	Generalhandel	7617.9		198.0		2.9
	Davon Seehandel . .	5536.0		144.0		4.1
Großbritannien und Irland	Spezialhandel	12 606.8	436.5	315.2	11.15	3.41
	Generalhandel . . . (ohne Edelmetalle)	14 856.0		371.4		3.01
Rußland (ohne Finnland) .	Spezialhandel	2660.0	131.8	21.0	1.04	4.95
	Davon Seehandel . .	1862.0		14.7		7.08
Italien . . .	Spezialhandel	1780.2	80.7	57.2	2.6	4.53
	Davon Seehandel . .	1290.0		41.5		6.26
Vereinigte Staaten . .	Spezialhandel	6816.2	145.6	97.7	2.08	2.14
	Davon Seehandel . .	6416.0		91.9		2.27
Österreich-Ungarn . .	Spezialhandel	2515.7	23.1	58.1	0.53	0.95
	Davon Seehandel . .	928.0		21.0		2.48
Japan . . .	Spezialhandel	1152.4	171.3	27.26	3.84	14.9

Ausgaben für Marine, Heerwesen und Landesschuld auf den Kopf der Bevölkerung.

Für die gesamte Landesverteidigung (zu Wasser und zu Lande) und für die Landesschulden wurden auf den Kopf der Bevölkerung gefordert im Jahre 1897/98:

in Japan	11.46 Mark	im Deutschen Reich	18.51 Mark	in Großbritannien	32.78 Mark
" Österreich . .	16.90 "	in Italien . . .	26.67 "	" Frankreich . .	41.03 "

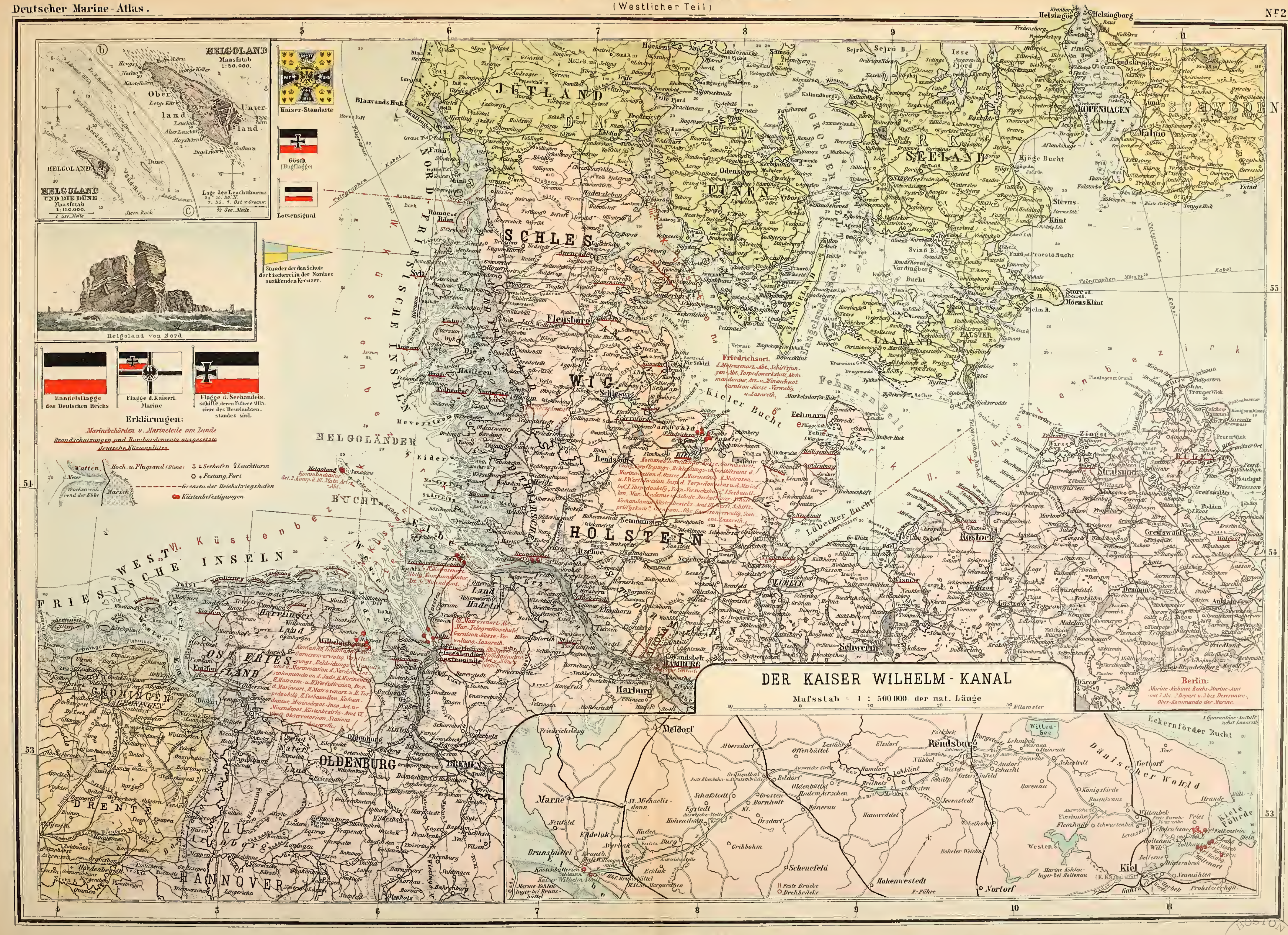
DIE DEUTSCHE KRIEGSMARINE IM AUSLANDE.



GOTHA: JUSTUS PERTHES.

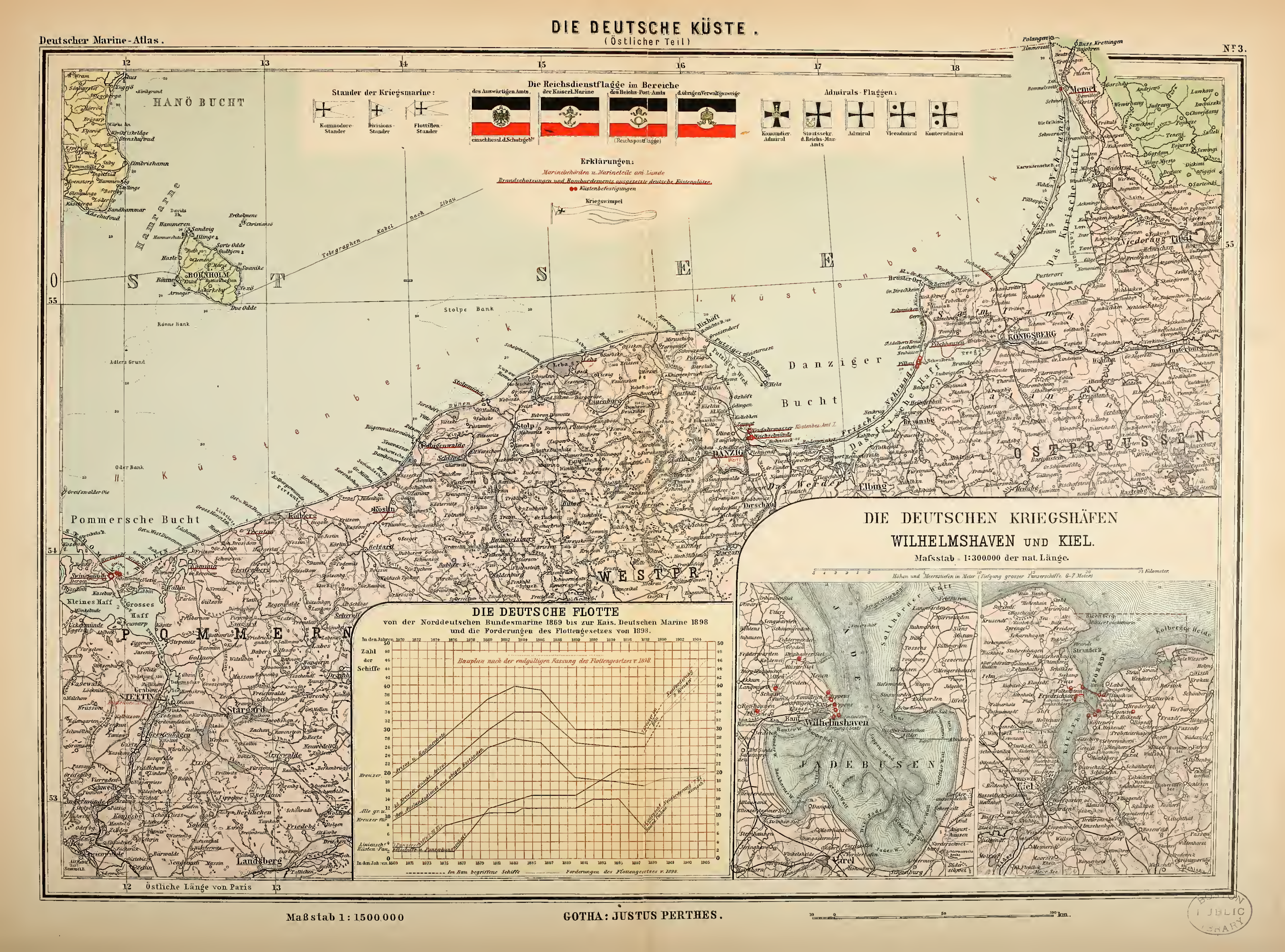
DIE DEUTSCHE SEEGRENZE.

(Westlicher Teil)



GOTHA: JUSTUS PERTHES.

DIE DEUTSCHE KÜSTE.
(Östlicher Teil)





DIE DEUTSCHEN SCHUTZGEBIETE.

Deutsch-Südwestafrika

Östl. Länge v. Greenwich

Amboland

Kaoko Feld

Damara-Land

Gross-Nama-Land

Kalahari Wüste

Britisch Betschuanen-Land

Kapland

Flagge der Afrikan. Dampfschiffahrts-A.G. (Woermann L.)

Togo.

Neutrales Gebiet

Dahome

Gold-Küste

Kamerun.

Tsad See

Bornu

Adamaua

Britisches Niger-Küsten-Schutzgebiet

Französischer Kongo

Östl. Länge v. Greenwich

Britisch-Ost-afrika

Deutsch-Ostafrika

Flagge der Deutschen Ost-Afrika-Linie

Haupt-Linien, Zweig-Linien derselben.

Britisch-Njassa-Land

Portugiesisch Ostafrika

Flagge des Gouverneurs von Deutsch Ostafrika

Flagge der Deutsch-Ostafrikan. Ges.

Östliche Länge 35 von Greenwich

Kaiser-Wilhelm-Land, Bismarck-Archipel u. Salomo I.

Kaiser-Wilhelm-Land

Britisch Neu-Guinea

Niederländisch Neu-Guinea

Bismarck-Archipel

Schleinitz See

Neu-Pommern (Neu-Britannien)

Neu-Mecklenburg (Neu-Irland)

Salomo Inseln

Finsch See

Korallen-Meer

Louisiade Archipel

Flagge von Hernsheim & Ko.

Flagge der Neu-Guinea-Kompanie

MARSHALL-INSELN

1:10.000.000

Flagge der Jaluit-Gesellsch.

145 Östl. Länge v. Greenwich 150

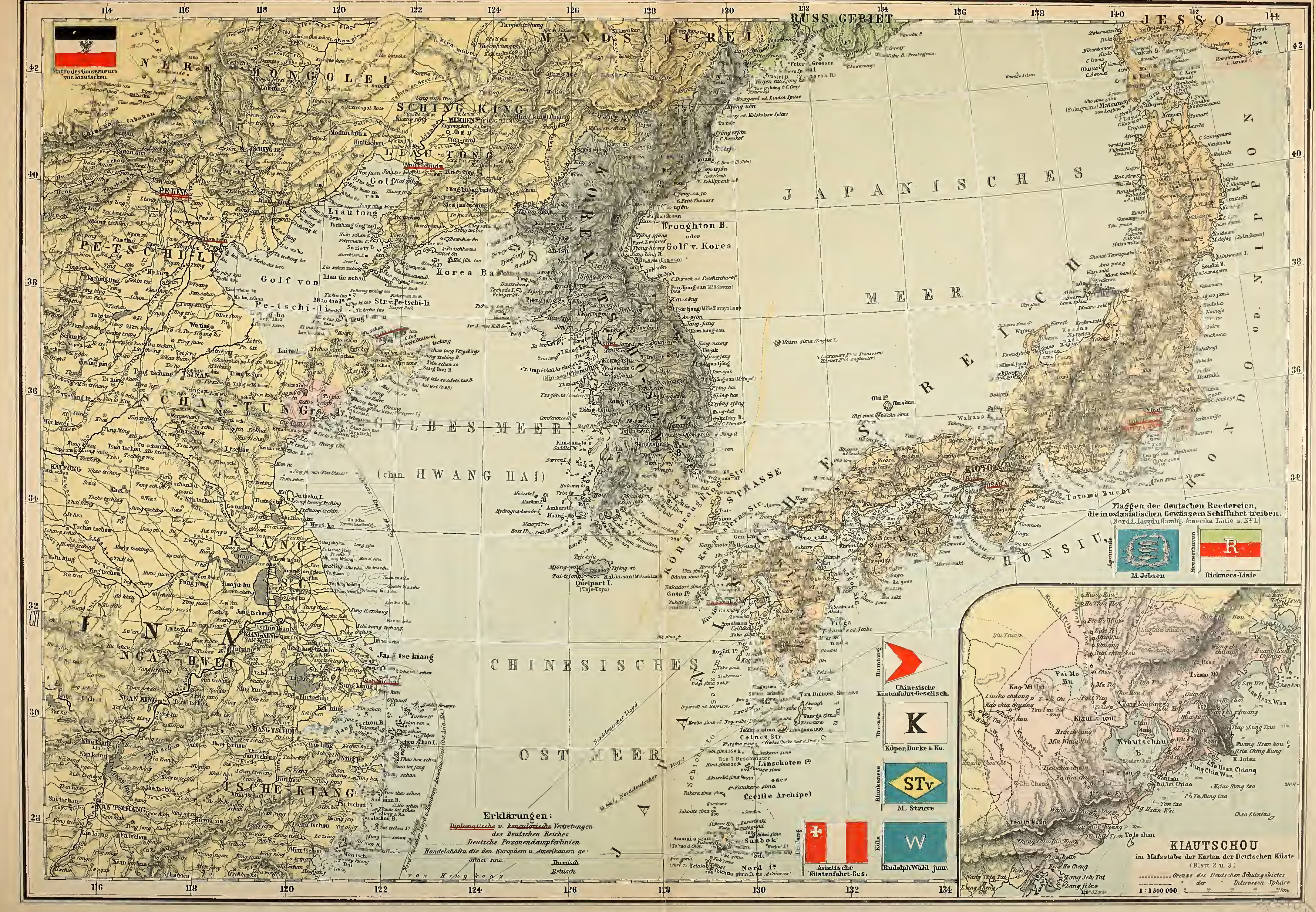
Maßstab 1:10.000.000.

GOTHA: JUSTUS PERTHES.

Sitze der Kaiserl. Gouverneure bezw. der Landeshauptleute.

" Standorte der Kaiserl. Schutz- u. Polizeitruppen.

DAS DEUTSCHE REICH IN OSTASIEN.



GOTHA : JUSTUS PERTHES.



